

LE COMMERCE DE LA ROCHELLE

A LA FIN DU XVI^e ET AU DÉBUT DU XVII^e SIÈCLE

PAR

ÉTIENNE TROCMÉ

AVANT-PROPOS

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

CHAPITRE PREMIER

LE CADRE.

La Rochelle est située au milieu d'une portion de la plaine calcaire de Poitou et de Saintonge, presque entièrement isolée du reste du continent par des marais. Les mouillages de la côte sont en général bien protégés des vents du sud-ouest par les îles de Ré et d'Oléron.

A la fin du xvr^e siècle, la vieille enceinte du Moyen Age étant devenue insuffisante, on entreprit de la remplacer par une nouvelle. La superficie de la ville en fut un peu accrue, mais l'espace habitable restait insuffisant et la population débordait hors de l'enceinte dans les faubourgs. Les rues, bordées d'arcades, étaient sales, mais les fontaines publiques assez nombreuses. L'ensemble de la ville était pittoresque, mais les beaux monuments rares depuis la destruction des églises en 1568. L'animation des quartiers commerçants voisins du havre faisait contraste avec le calme de certaines parties de la ville.

CHAPITRE II

LA MONNAIE ET LES PRIX.

La monnaie. — La Rochelle recevait par l'intermédiaire de l'Espagne beaucoup d'or et surtout beaucoup d'argent tirés des mines d'Amérique. Son atelier monétaire en monnayait une grande partie. La grave crise monétaire qui se produisit en France entre 1560 et 1577 fut ressentie à La Rochelle comme dans le reste du pays. L'ordonnance de septembre 1577 mit fin à la crise : les monnaies d'or françaises et espagnoles, volontiers thésaurisées, gardèrent durant un quart de siècle une valeur stable, mais, à la suite de l'ordonnance de septembre 1602, leur prix recommença à croître. Les monnaies d'argent, beaucoup plus abondantes, étaient plus fréquemment utilisées ; leur valeur ne variait guère. La « monnaie noire » et la monnaie de cuivre n'étaient que des monnaies d'appoint.

Les prix. — L'étude des prix du blé et du vin permet d'affirmer que la rapide ascension des prix qui se poursuivait depuis plus d'un demi-siècle se termina entre 1570 et 1580 environ et que la fin du xvi^e et le premier quart du xvii^e siècle furent à La Rochelle une époque de prix stables. Mais la grande crise du xvi^e siècle laissait derrière elle des traces : les salaires, par exemple, avaient augmenté deux fois moins vite que les prix, au grand préjudice des ouvriers.

CHAPITRE III

LA BANQUE.

Le change. — Le change manuel était rendu nécessaire par la grande diversité des espèces en circulation, même après le décri de presque toutes les pièces étrangères en 1577. On venait à La Rochelle d'assez loin pour changer de grosses sommes. La lettre de change était d'usage courant. Les relations de change entre marchands de La Rochelle et financiers

de Paris étaient fréquentes. Le cours du change des monnaies françaises à l'étranger est très difficile à connaître. Il semble cependant avoir été déprécié en Espagne et au Portugal vers 1614.

Le crédit. — Malgré l'interdiction théorique du prêt à intérêt, celui-ci était sans cesse utilisé. Il était moins fréquent, cependant, que le contrat de constitution de rente, auquel on recourait pour la plupart des emprunts de nature non commerciale. Le taux de rente était le plus souvent inférieur au taux légal. Des capitaux nombreux s'investissaient dans des placements de ce genre, que Sully lui-même ne dédaignait pas, à la fin de 1612 et au début de 1613.

Le prêt « à la grosse aventure » était la forme de crédit commercial la plus répandue, quoique son domaine fût limité au commerce maritime. On venait emprunter à La Rochelle de tous les ports de Poitou et de Saintonge. Tous les marchands prêtaient « à la grosse ». Les sommes prêtées étaient le plus souvent comprises entre 100 et 600 l. Le taux de l'intérêt était calculé au mois ou d'après la destination du navire de l'emprunteur.

Les assurances maritimes. — Elles étaient d'un emploi bien moins courant que le prêt « à la grosse aventure ». Tous les marchands étaient tantôt assureurs, tantôt assurés. L'assurance réciproque était fréquente. Les primes versées étaient très variables, sans règles apparentes.

CHAPITRE IV

LES TRANSPORTS.

Les transports terrestres. — La Rochelle était à l'écart des principales routes qui traversaient la région. Elle était d'accès difficile à cause de la ceinture de marais qui entourait sa banlieue et que devaient traverser tous les chemins qui se dirigeaient vers elle, sauf celui qui venait de Surgères, par où passaient la plupart des charrettes lourdement chargées. Des

messagers assuraient le transport du courrier et des paquets dans toutes les directions. Les voyageurs faisaient route sous la conduite des messagers ou par leurs propres moyens, le plus souvent à cheval. Ils parcouraient douze à quinze lieues par jour si aucun accident ne leur arrivait. Le transport des marchandises se faisait à dos de cheval ou de mulet ou dans des charrettes.

Les transports fluviaux. — La Rochelle, où ne débouchait aucune voie d'eau, en était gravement gênée pour soutenir la concurrence de ses deux rivales, Nantes et Bordeaux. Faute de mieux, le commerce rochelais utilisait les fleuves et les rivières navigables de la région : la Vienne et le cours moyen de la Loire, la Dordogne, mais surtout la Seudre, la Charente et la Sèvre niortaise.

Les transports maritimes. — Les « havres » étaient nombreux sur la côte d'Aunis, de Saintonge et de Poitou. Celui de La Rochelle était le mieux aménagé de tous. Ses installations étaient pourtant assez rudimentaires. Il était d'accès difficile, à cause du peu de profondeur du chenal à marée basse. Aussi les navires stationnaient-ils souvent sur « les vases », au fond de la baie de La Rochelle, ou dans les excellentes rades de Chef-de-Baie et La Pallice.

La flotte marchande rochelaise comprenait, vers 1622, environ cent cinquante bâtiments capables de tenir la haute mer. Ces bâtiments étaient construits à La Rochelle, dans les ports de la région ou aux Provinces-Unies. On distinguait parmi eux des « bateaux », des « barques » et des « navires ». Les équipages n'étaient rochelais que pour une assez faible part. Les propriétaires étaient presque toujours des marchands rochelais. Des navires d'autres ports fréquentaient aussi le port de La Rochelle. Ceux des ports de la Seudre, du Bas-Poitou et des Provinces-Unies étaient particulièrement nombreux. On trouvait aussi beaucoup de navires normands, basques et anglais.

Les rapports entre les maîtres des navires et les marchands étaient régis par un contrat de « connaissance », d'« avail-

lement » ou de « charte-partie ». Ce dernier donnait lieu au paiement d'un fret variable suivant la destination du navire. Bien des dangers guettaient les navires dans leurs moindres voyages.

CHAPITRE V

LE RÉGIME DOUANIER ET LES REDEVANCES LOCALES.

Droits perçus à l'entrée et à la sortie. — Deux droits locaux étaient insignifiants. Une triple tentative en 1592 et 1593 pour organiser à Chef-de-Baie la perception du droit de « convoi », destiné à procurer au roi l'argent nécessaire à l'entretien d'une flotte de guerre, échoua devant l'opposition déterminée du corps de ville.

Droits perçus à la sortie des marchandises. — Trois droits locaux sans importance. La « traite foraine » était perçue à La Rochelle depuis longtemps, mais les bourgeois étaient exempts. Aucun autre droit sur l'exportation des vins ne put être perçu, malgré les efforts de la royauté. Les Rochelais évitèrent sans difficulté la perception d'un droit sur l'exportation des toiles, mais durent mener une lutte beaucoup plus dure pour maintenir leurs privilèges en face des fermiers de la traite domaniale de Poitou et de Marans. Ils y réussirent longtemps, mais, à partir de 1623-1624, les fermiers l'emportèrent.

Droits perçus à l'entrée des marchandises. — Les redevances locales étaient insignifiantes. Le droit d'entrée sur les drogueries et épiceries était levé à La Rochelle, mais les bourgeois maintenaient leur exemption après de longues luttes contre le pouvoir royal et les fermiers. La complicité de ces derniers semble avoir favorisé le développement de la fraude. Le droit d'entrée sur les aluns était perçu de façon au moins aussi défectueuse.

Droits perçus à l'occasion du contrôle et du mesurage des marchandises. — Ces droits étaient presque tous de caractère local. Leur tarif était très peu élevé ; à peu près toutes les marchandises étaient frappées.

Droits perçus à l'occasion de la vente des marchandises. — Les droits locaux, comme le droit de minage et le huitième du vin vendu au détail, perçus tous deux au profit de la ville, étaient assez lourds. Les tentatives faites par le pouvoir royal pour organiser à La Rochelle la perception du « sol pour livre » sur toutes les ventes échouèrent toutes.

Droits levés sur la navigation. — Droits perçus sur les navires qui sortaient du havre. Le plus lourd était celui de « courtage des navires », égal au fret d'un tonneau.

Régime douanier des ports voisins de La Rochelle. — Le régime douanier de l'île de Ré était à peu près le même que celui de La Rochelle. Des droits beaucoup plus lourds pesaient sur le commerce dans les ports de Saintonge et du Bas-Poitou.

CHAPITRE VI

LES MARCHANDISES ÉCHANGÉES.

Le vin et ses dérivés. — La culture de la vigne était très répandue dans les paroisses de la banlieue de La Rochelle. Le vin produit était surtout blanc ; sa qualité semble être alors en baisse. Des mesures protectrices de plus en plus sévères aboutirent en 1584 à l'interdiction d'entrée dans la ville de tout vin cru hors de la banlieue. Les fraudes étaient fréquentes. Le nombre de tonneaux de vin consommés à La Rochelle et dans la banlieue dépassait souvent 2,000 par an, tandis que l'exportation en absorbait 5,000 ou plus. Le principal débouché de ces vins était la Bretagne.

Les marchands rochelais jouaient un rôle important dans le commerce d'exportation des vins de Ré et de Cognac. Ils faisaient également le commerce des vins de Gascogne et d'Espagne. Le trafic de l'eau-de-vie commençait à se développer et les distilleries se multipliaient à La Rochelle et dans la région environnante.

Le sel. — L'Aunis ne produisait plus, à la fin du xvi^e et au début du xvii^e siècle, que des quantités de sel assez réduites,

si l'on met à part l'île de Ré. Les marchands rochelais servaient souvent d'intermédiaires entre les clients du dehors et les producteurs rétais et saintongeais.

Le blé. — La plaine poitevine produisait beaucoup de blé. La Rochelle tirait de là sa subsistance. Elle exportait aussi en grandes quantités ce blé du Poitou vers l'Espagne, malgré les restrictions nombreuses apportées à ce commerce par le corps de ville, soucieux avant tout du ravitaillement de la cité. Les marchands rochelais pratiquaient l'exportation des blés de Bretagne et de Guyenne.

Le poisson. — Les produits de la pêche côtière étaient écoulés à La Rochelle et souvent réexpédiés vers l'intérieur de la France. La sardine et le hareng arrivaient salés, séchés ou fumés des pays du nord de l'Europe. La pêche lointaine, surtout à Terre-Neuve, était faite par de très nombreux navires rochelais. La Rochelle était un très grand centre de commerce de la morue salée et séchée qu'elle réexpédiait vers le centre de la France, l'Espagne et le Portugal.

Le sucre et les épices. — Le sucre plus ou moins raffiné arrivait à La Rochelle par des voies diverses, mais surtout par le Portugal. Des raffineries existaient dans la ville dès la fin du xvi^e siècle. Le sucre était réexpédié de La Rochelle vers l'intérieur de la France. Son commerce était, comme celui des épices, aux mains des « droguistes ». Les épices des Indes-Orientales, que les marchands rochelais allaient chercher jusqu'à la fin du xvi^e siècle à Lisbonne, arrivèrent ensuite par Londres et surtout Amsterdam. La Rochelle en importait des quantités assez considérables.

Les textiles. — La Rochelle importait des laines d'Espagne qu'elle envoyait vers les centres drapiers de la plus grande partie de la France. Elle importait des toiles de Hollande, mais surtout exportait de grandes quantités de toiles de Poitou, d'Anjou, du Maine et de Touraine. Elle exportait des draps français, mais surtout importait des draps de qualité des Flandres et des draps grossiers d'Angleterre. Ces derniers

étaient souvent teints dans la ville. Les produits tinctoriaux et l'alun, utilisé en teinture comme mordant, faisaient à La Rochelle l'objet d'un trafic important.

Cuir et pelleteries. — Le commerce des cuirs avait un certain développement. A partir des dernières années du ^{xvi}^e siècle, La Rochelle reçut de plus en plus de pelleteries du Canada. Le commerce rochelais portait aussi sur les métaux bruts et ouvrés, le matériel de guerre, le bois et ses dérivés, le papier, la cire et les chandelles, les fruits, le beurre et le fromage, etc...

CHAPITRE VII

LES COURANTS COMMERCIAUX.

La Rochelle était le port le plus actif des côtes de Poitou, Aunis et Saintonge. C'est par elle que passaient presque toutes les marchandises importées à destination de l'arrière-pays de ces côtes. Les foires de Niort et de Fontenay-le-Comte jouaient un grand rôle dans le commerce de toute la région. La Rochelle avait des relations commerciales étroites avec le centre de la France, Bordeaux, le Languedoc, tout le bassin de la Loire et Paris. Le trafic entre La Rochelle et la Bretagne était actif. Avec la Normandie, les rapports étaient presque aussi étroits.

Les Iles Britanniques commerçaient beaucoup avec La Rochelle, qui en recevait plus qu'elle ne leur envoyait. Ce trafic était presque tout entier aux mains de marchands anglais.

Les Provinces-Unies entretenaient d'étroits rapports commerciaux avec La Rochelle. Elles y envoyaient tous les produits de Flandres et du nord de l'Europe. Les marchands hollandais et zélandais monopolisaient le commerce entre La Rochelle et leur pays. Les ports allemands d'Emden, Hambourg, Danzig et Kœnigsberg avaient quelques relations commerciales directes avec La Rochelle.

Les ports basques français, qui envoyaient de nombreux marins pêcher sur des navires rochelais, canalisait le trafic

entre La Rochelle et la Navarre et l'Aragon. Les marchands rochelais connaissaient de nombreuses difficultés en Espagne et au Portugal, en partie parce qu'ils servaient d'intermédiaires à la contrebande hollandaise. La Rochelle avait des relations commerciales avec les ports du nord de l'Espagne, mais surtout avec le Portugal, d'où elle tirait du sucre et des épices, et les ports d'Andalousie, où elle envoyait des marchandises destinées aux Indes occidentales. Ce trafic était entièrement aux mains de marchands français.

Les Canaries, Madère et les Açores entretenaient un trafic modeste, mais régulier, avec La Rochelle, qui en recevait des vins, du sucre et des produits des Indes occidentales.

La traite des pelleteries du Canada était familière à certains marchands. Les Rochelais furent, malgré leurs efforts, éliminés à partir de 1614 des compagnies privilégiées, mais ils organisèrent la contrebande sur une vaste échelle.

CHAPITRE VIII

LES AFFAIRES.

Les fonds de commerce. — Le système de la « factorie » était fréquemment utilisé pour la gestion des fonds dont la valeur dépassait rarement 75,000 à 100,000 l. En cas de gestion directe par le propriétaire, les membres de la famille travaillaient avec celui-ci. Sauf pour les drapiers et les « droguistes », la spécialisation des marchands en gros n'existait guère. Les bénéfices étaient parfois considérables, mais la faillite guettait les imprudents.

Les marchés. — Certaines catégories de personnes avaient des privilèges personnels en matière de commerce : les bourgeois étaient les plus favorisés de tous. Le commerce des « forains » et des étrangers était, au contraire, soumis à de sévères restrictions. Ils devaient notamment passer par l'intermédiaire d'un courtier juré pour faire affaire avec toute autre personne qu'un bourgeois. Cette règle était d'ailleurs souvent violée. Une série de règlements concernant le lieu

et l'heure de la conclusion des contrats tentait de limiter la concurrence. Le contrat était scellé par la remise du « denier à Dieu ». La livraison des marchandises vendues et leur paiement se faisaient souvent avec de gros retards.

Règlement des litiges commerciaux. — Malgré les privilèges de la ville, les étrangers n'y étaient pas toujours à l'abri de l'exercice du droit de marque. Les litiges commerciaux étaient presque tous jugés par le Tribunal d'amirauté et le Tribunal consulaire créé en 1565.

Intensité du mouvement des affaires. — Les variations saisonnières qu'on remarque dans le commerce de certains produits ne se traduisaient guère, pour l'ensemble du commerce rochelais, que par un certain ralentissement des affaires au début de l'hiver et au début de l'été. Les événements politiques exerçaient leur influence sur l'activité commerciale de La Rochelle, qui leur dut une prospérité inouïe de 1592-1594 et, au contraire, un appauvrissement progressif de 1620 à 1628.

CONCLUSION

PIÈCES JUSTIFICATIVES

CARTES ET PLAN
